وسائل النقل في مصر القديمة
"رؤية في السفينة خلال مرحلة الدولة الحديثة ".

Means Of Transportation In Ancient Egypt
"A Vision In The Ship During The Stage Of the modern state"

بلعياس محفوظي(*)[1]،
[1] جامعة عمار ثليجي "الأغواط"، abassalgeria@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2021/05/05 **تاريخ القبول**:13 /2021/06 **تاريخ النشر**: **2021/06/30**

ملخص:

وصفت العديد من الكتب التقنيات لبناء القوارب والسفن المختلفة في مصر القديمة، تقنيات استخلصت من صور وفيرة لأنواع السفن المستخدمة في العصور الفرعونية، ومشاهد لمقابر ومعابد أصبحت مصدرًا دقيقًا للعديد من التفاصيل الفنية لسفن الشحن والبضائع المستخدمة في نهر النيل و البحر المتوسط وكذا البحر الأحمر.

وهذا البحث يهدف إلى معرفة صناعة وأنواع السفن خلال مرحلة الدولة الحديثة 1570–1085ق.م، لكونها تطورت خلال هذه الحقبة ووصلت الى مرحلة عالية من مراحل التطور الهائل نتيجة ما لحق بحاجيات المجتمع المصري الدينية والدنيوية، والثروات التي تدفقت عليها في تلك الفترة.

الكلمات الدالة: وسائل النقل، الدولة الحديثة، المراكب، الورشة، صناعة السفن، مصر القديمة.

Abstract:

Many books describe techniques for building various boats and ships in ancient Egypt, techniques drawn from abundant images of the types of ships used in Pharaonic times, and scenes of tombs and temples that became an accurate source for many of the technical details of

(*) المؤلف المرسل: بلعباس محفوظي: abassalgeria@gmail.com

cargo ships and goods used in the Nile, the Mediterranean, and the Red Sea.

This research aims to know the manufacture and types of ships during the stage of the modern state 1570-1085 B.C., because they developed during this era and reached a high stage of massive development as a result of what happened to the religious and worldly needs of Egyptian society, and the wealth that flowed to it in that period.

Keywords: Transportation, The New Kingdom, Boats, Workshop, Shipbuilding, Ancient Egypt.

1. مقدمة:

كان لزاما على المصريين القدماء أن يجدوا وسيلة مناسبة ليعبروا بها نهر النيل من شاطئ الى شاطئ أو ليرتحلوا على صفحته من اقصى الشمال الى الجنوب أو العكس، فوجدوا في ضالتهم بالقوارب المصنوعة من ورق البردي الذي كان ينموا على ضفاف نهر النيل وفي أحراشه، ليقومو بعد ذلك بصناعة القوارب الكبيرة والمتوسطة معتمدين على بعض الأخشاب المحلية الصالحة لذلك الغرض.

ونظرا لأن مصر من البلاد الفقيرة في الثروة الخشبية كانوا يحتاجون الى انواع اخرى من الأخشاب أكثر جودة وصلابة وملائمة لصناعة المراكب الأكبر حجما لذلك قاموا باستيراد تلك الاخشاب من الساحل الفينقي، وهنا تمكن المصريون من بناء السفن بكافة أنواعها بحيث بلغت أفضل مراحلها في عصر الدولة الحديثة تحديدا عصر الأسرة الثامنة عشر الذي يعد العصر الذهبي للبحرية المصرية، وهنا نطرح مجموعة من التساؤلات نحاول الاجابة عليها في البحث: كيف كانت تقنيات إنشاء السفن خلال مرحلة الدولة الحديثة؟ وماهي أنواع السفن المستعملة ؟.

2. السفينة في الدولة الحديثة

يعتبر عصر الأسرة الثامنة عشرة قمة العصر الذهبي للبحرية ولصناعة السفن في مصر القديمة، ويتميز بصفة عامة بكثرة بناء واستخدام الأساطيل الضخمة لمختلف أنواع السفن من حربية وتجارية وناقلات الأحجار والمثقلات الكبيرة، بل وبنيت في ذلك سفن تجاوزت حمولتها أكثر من ألفي طن (1) .

حيث سجلت صناعة السفن خلال هذه الفترة درجة مرموقة من التطور والتقدم بسبب اتساع أرجاء مصر (**أنظر الخريطة رقم:1**)، وحرص ملوك هذا العصر خاصة بعض ملوك الأسرة الثامنة عشر على دعم نفوذها العسكري في كافة أرجاءها وتأكيد سيطرتها على البحرين الأحمر والمتوسط، خاصة الساحل الفينيقي وبعض الجزر منها جزيرة كريت وقبرص، وكذلك لتأمين تجارتها الخارجية مع إقليم غرب آسيا وبلاد البونت، ولعل خير دليل على ذلك ما حققته هذه الصناعة من تقدم، ما أقدم عليه تحتمس الثالث خلال مرحلة الإعداد لحملته العسكرية التي كانت تهدف إلى توسيع نطاق مصر الى منطقة الفرات، إذ قام بتصنيع أجزاء السفن الضرورية لهذه الحملة في "ميناء جبيل" بفينيقية، ثم حملها برا على عربات إلى "قرقميش"، حيث تم تركيبها لتحمل جيشه الكبير عبر الفرات، وهذه كانت أول مرة تحمل فيها سفن برا لمسافة نحو 250 ميل، كما كانت أول مرة تستخدم فيها السفن لعبور نهر واسع كنهر الفرات وهي محملة بقوة عسكرية كبيرة(2).

كما اهتم الملك "تحتمس الثالث" بمدينة منف التي اتخذها مركزا للأسطول المصري، وتشير النصوص إلى أنها كانت مقر ولي العهد "أمنحوتب الثاني" الذي كان مسؤولا عن مراقبة توزيع الأخشاب الخاصة بصناعة السفن الموجودة في "برو–نفر"، والجدير بالذكر أيضا قد تم إنشاء مراكز أخرى للبحرية المصرية في هليوبوليس، وفي "قنتير و طيبة"، عندما اتسعت الإمبراطورية المصرية أكثر(3).

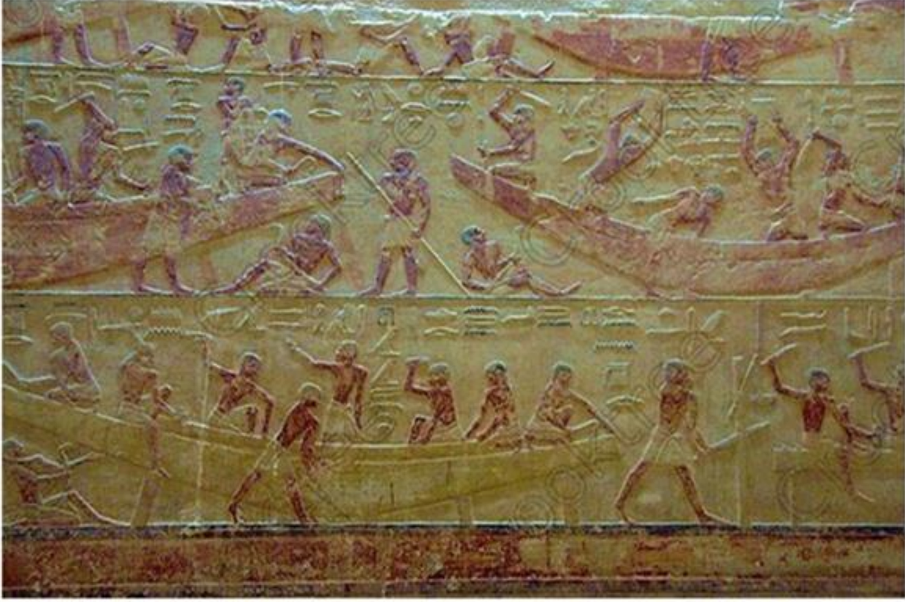


خريطة رقم1: خريطة تبين الحدود الجغرافية لمصر خلال مرحلة الدولة الحديثة

Cynthia klingel And Robert B.Neyed,**Ancient Egypt**,United States of America,2003,**p4.**

1.2. تقنيات إنشاء السفن:

وصفت العديد من الكتب التقنيات المختلفة المعتمدة عليها في مصر في بناء القوارب والسفن (**انظر الشكل:1**)، تقنيات استخلصت من صور وفيرة لأنواع السفن المستخدمة في العصور الفرعونية، مشاهد في مقابر ومعابد أصبحت مصدرًا دقيقًا للعديد من التفاصيل الفنية لسفن الشحن والبضائع المستخدمة في نهر النيل، وكذلك للسفن البحرية المستخدمة في البحر المتوسط والبحر الأحمر، بالإضافة إلى عدد من نماذج القوارب التي تركت في المقابر لاستخدامها في الحياة الآخرة، كما تم اكتشاف عدد من القوارب الفعلية في مصر القديمة والتي أضافت دراستها الكثير من المعلومات في فهم تقنيات صناعة السفن المصرية القديمة.



الشكل رقم 1 : توضح مشهد لعمال منهمكين في بناء السفن(ورشة إنشاء السفن)
Lionel Casson ; Illustrated history of ships & boats, Ed. Copyright, New York, 1964, p22.

وحتى يمكن الوفاء بهذه الاحتياجات البحرية الضخمة وهذه الأعداد المتزايدة من السفن الكبيرة توسعت الدولة في إنشاء وتدعيم ترسنات بناء السفن التي كانت منتشرة ببعض مناطق مجرى النيل وسواحل البحر الأحمر(4) ، لذا اهتم "تحتمس الثالث" بمدينة منف التي اتخذها مركزا للأسطول المصري والتي أصبحت قاعدة بحرية عامة للقوات البحرية المصرية وأطلق عليها "برو–نفر"(الميناء الجميل)(5) ، وبهذا أصبح هذا الميناء هاما في هذه الفترة بأهميته التجارية والعسكرية(6).

وهذه القاعدة كانت لا تبتعد كثيرا عن موانئ ساحل الدلتا، وقد سجلت بردية رقم 10056 الموجودة بالمتحف البريطاني نشاط بناء السفن في "برو–نفر" خلال عصر الملك تحوتمس الثالث فذكرت فيها عملية تجارة السفن وكذا أنواع الخشب المعتمد وأحواض بناء

السفن التي يعمل فيها نجارين متخصصين يمكنهم إنشاء أو صناعة قارب في سبعة عشر يومًا [7].

لقد تطورت صناعة السفن وعملت على أن تلائم عصرها والثروات التي تدفقت على مصر في تلك الفترة، فتفنن بناؤو السفن في عمل أنواع مختلفة، منها ذات قمرات مزركشة وأعلام، كما نوعوا أيضا في أشكال القوارب والسفن، وجعلوا مؤخرتها على شكل زهور البردي، وجروا على الطلاء هذه السفن بألوان براقة[8] ، وأصبح في هذه المرحلة الشراع مستطيل الشكل وكذلك كثرت وتعددت الزخارف وتحولت المقصورة إلى ما يشبه البيت الصغير تزين ببعض الأعمدة الرشيقة البديعة الصنع[9].

كان بناء وانشاء السفن يتم وفقا لمعايير محددة وقواعد أساسية لم تختلف كثيرا عن تلك القواعد في عصر الدولة الوسطى ولكنها حظيت ببعض التطور نتيجة تراكم خبرات المصري القديم في صناعة السفن، وكان يتم الإشراف على تنفيذ تلك القواعد والمعايير بواسطة المشرف العام على ورش صناعة السفن في الترسانة الملكية، حيث كان يتم إرسال الأبعاد المطلوبة وقطع الأخشاب اللازمة إلى ورش التصنيع ومن ثم يتم تصنيع الأجزاء المطلوبة وفقا للترتيب المرسل[10].

كما اتخذت السفن أشكالا عديدة بحيث شكلوا مقدمة ومؤخرة كل سفينة بشكل أو طراز معين، منها ماأخذ أشكال حيوانية مثل الكباش أو الأسود ومنها ماأخذ هيئة رؤوس الطيور مثل الصقور وهناك طراز آخر أخذ أشكال نباتية مثل اللوتس والبردي، ويبدوا أن بعض هذه الرؤوس كانت تشكل من قطع خشبية منفصلة يتم تعشيقها بهيكل السفينة بوصلات مختلفة، وقد اتجه بعضها بوجهه ناحية ظهر السفينة بينما اتجه الآخر للأمام وأظهر الصناع تفاصيل هذه الأوجه بكل اتقان وحرفية[11].

أما عن الأدوات المستخدمة في عصر الدولة الحديثة فهي لم تختلف كثيرا عن أدوات صناعة السفن في عصر الدولة الوسطى، فقد استخدم الصناع المطارق والبلط والأزاميل

والمناشير وكانت جميعها مزودة بمقابض خشبية كما استخدمت أيضا المطارق الخشبية والمثاقب، وقد تم استخدام الخشب المحلي مثل خشب الجميز والصمغ والخشب المستورد مثل خشب الأرز والسدر[12].

ومن كثرة أعداد السفن التي استخدمتها الدولة في الأغراض العامة المختلفة ظهرت وظيفة كبيرة جديدة هي "القائم بأعمال إحصاء السفن"، كما كان من المعتاد أن يطلق على كل سفينة اسم يميزها عن بقية السفن الأخرى مثل: "الصقر" و"المتقدمة" و"المضيئة في منف"...الخ[13] .

3.أنواع السفن:

1.3. السفن الحربية:

اعتمد المصريون على عدد أكبر من الأخشاب لاستخدامها في بناء السفن البحرية الحربية، وقد عثر الأثريون على سفن مصنوعة من ألواح الأرز المجلوب من بلاد الفينيقيين، كانت متصلة بواسطة نقر مفتوح ومفاصل لسان، وهي طريقة للبناء تتطلب أن يكون الهيكل أكثر سماكة، إذ يتم تثبيت الأضلاع في الداخل وتُحيط بها طبقات من ورق البردي أو غيرها من المواد النباتية التي سمحت لهذه الطريقة بتفكيك السفينة، وهو إجراء يستخدم لنقل السفن عبر الصحراء إلى البحر الأحمر، أي إلى وادي الجواسيس حيث الكهوف كانت تستخدم هناك لتخزين أجزاء من السفن [14].

استعملت هذه السفن الحربية في العديد من النشاطات العسكرية، منها ما ذكر في سيرة القائد أحمس بن أبانا، الذي قضى جل حياته المهنية في خدمة الأسطول المصري، وصف فيها المعارك الحربية البحرية في النوبة وأفاريس، كما استخدمت ضد شعوب البحر وذلك ما جاء في المعبد الجنائزي لرمسيس الثالث[15].

وعلى الرغم من التاريخ الطويل للسفن الحربية المصرية، فإن أول تصوير واضح لهذه السفن يعود إلى عهد رمسيس الثالث في مدينة "هابو"، حيث جاء وصفها بأنها تنتهي

بهيكل السفن النهرية التقليدية "أي على شكل ملعقة"، على الرغم من أن شكلها الإجمالي ما زال منحنيًا في الواقع، وتمثل التغييرات التي تطرأ على بدن السفينة وأشرعتها مرحلة وسيطة بين التقاليد المصرية المتمثلة في بناء السفن وتقليد حرفة البحر المتوسط " الأكثر شيوعًا" إذ تأثروا بسفن بلاد فينيقيا أو بحر إيجة أو كريت، وتم تعزيز معظم السفن المصرية المبكرة بحلقات حبل ملفوفة حول الهيكل، بالإضافة إلى حبال كبيرة تمتد على طول السفينة من الجذع إلى مؤخرة السفينة لمنع "التعقيد"، كما بنيت سفن رمسيس الثالث ببنية داخلية أقوى قد تمثل المستطيلات الصغيرة التي تعمل أسفل العارضة النارية نهايات الحزم المتقاطعة التي تربط وتعزز جوانب السفينة(16).

هذه المراكب الشراعية الكبيرة كان يقودها صف من المجدفين أو صفان في بعض الأحيان، فيشدون بقوة على المجاديف عند ميسرة السفينة وميمنتها بينما تتعالى أغانيهم، وقد يصل طولها إلى 60 مترا، وتنساب على صفحة نهر النيل أو تجري عبر الشديدة الاخضرار، أو تبحر بمحاذاة الشاطئ مدفوعة بالرياح التي تنفخ في الشراع العريض الذي يتخذ شكل المعين المنحرف والمثبت على عارضتين والمرفوع على سارية مزدوجة أو بسيطة، ويتحكم في السفينة من الخلف حبلا الرفع، ويعتمد توجيه السفينة إما على مجداف واحد في المؤخرة أو على مجدافين طويلين وعريضين، واحد على كل جانب من جانبي كوثل السفينة، وقد وضعا فوق شوكة تتحرك كالرافعة، وكان الربان يرفع أحدهما بواسطة حبل، ولا يعرف شيء عن التجهيزات الداخلية للمراكب، فكل ما يعرف عنها عن طريق التصاوير أو النماذج المصرية المصنوعة من الخشب، أو الفينيقية المصنوعة من الصلصال، ولكنها ليست سوى نماذج مصغرة لأنها تبرز سوى الخطوط العامة لما تصوره(17) .

ومن هذه النماذج ما هو معروض في المتحف المصري بالقاهرة، نموذج مصنوع من الخشب لسفينة حربية من الأسطول المصري في عهد الدولة الحديثة منقول من السفن المرسومة على جدران معبد الدير البحري، ومنه يمكن معرفة تفاصيل السفن الحربية المصرية

القديمة والوقوف على دقائقها، فالبوارز الظاهرة في طول النموذج هي الأضلاع الجامعة للجانبين الضابطة لسطح السفينة كما أن هذا السطح مركب من عشرين لوحا ومثبت بدسر فيها مقاعد للجدافين، كل عشرة منهم في جنب وليس لها دقل"صار" ولا أدوات ولا ملاحون، ولم يبق في مؤخرتها إلا قائمة من ذان قرن يوضع المجداف بها، وكان يستعمل بدل الدفة، ثم بقايا لمواقف الرؤساء والمجدوفين، وتوجد بالمتحف سفينة أخرى من هذا النوع أكبر حجما وفي كل جانب منها ثمانية عشر مجدافا، ولا يزال باقيا في مؤخرها قسم من جوانب المقعد من القائمين ذواتي القرون اللتين كانت توضح فيها الدفة (**انظر الشكل رقم:2**)[18].

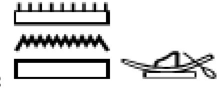
والظاهر أن الأسطول الحربي كان يتكون من سفن كبيرة تسمى"دبت عات" كانت منها سفن يبلغ طولها نحو 50 مترا [19] ، هذه السفن المصرية التي استخدمت لتحقيق هذه الأغراض الحربية لم تكن سفنا حربية بالمعنى المفهوم لتلك التسمية النوعية، أي أنها لم تصمم لكي تكون مؤهلة للقيام بعمليات ومعارك حربية بحرية، وإنما كانت في الأصل سفنا لنقل المجهود الحربي من رجال وجنود وأسلحة وعتاد ومواد غذائية وخيول ومركبات حربية وغيرها(**انظر الشكل رقم:3**)[(20)].

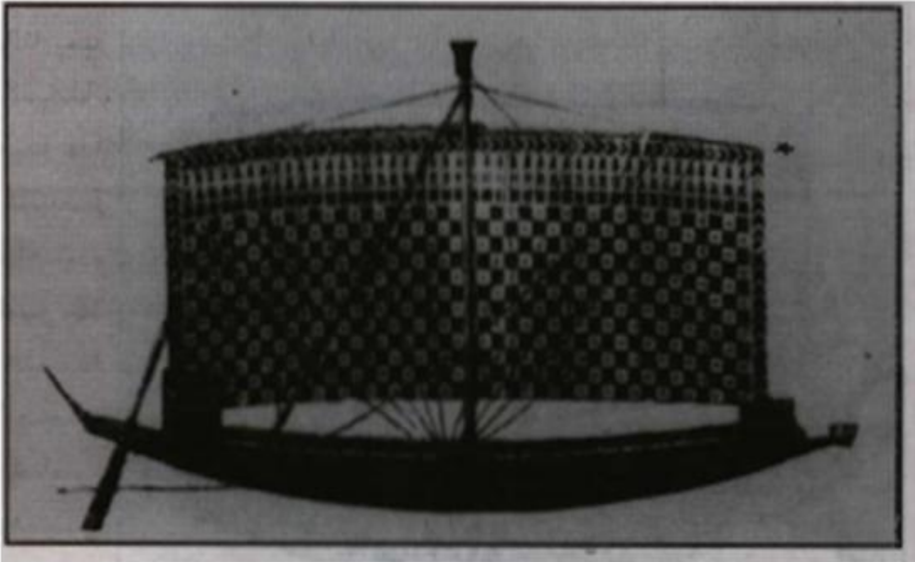
والأجزاء التي صنعت منها السفن الحربية كانت من خشب الصنوبر حيث صنع به الصاري والذي كان يعلوه عش عسكريا و"عش الغراب"، إذ كانت مهمته الإغاثة عند الحرب، كما صنع به عصاة لتوجيه المجاذيف، كما وضعت في السفن الحربية "القلاع" الصغيرة أو الطوابق المحاطة بالحصى في ما بين القوس والقوس وقد وفرت هذه الارتفاعات الحماية المتزايدة لمشاة البحرية في المؤخرة ، كما صنع به أيضًا مقعد للقائد إذ بها يتم حماية المجذفين من ضربات العدو ضربات العدو[21].



الشكل رقم 2 :بعض السفن التي استعملها رمسيس الثالث
Adrian k wood, Warships Of The Ancient World:3000-500Bc, P9.

وكانت للسفن للحربية المستخدمة في الحملات والمعارك الحربية أسماء خاصة بها وتشير تسميتها إلى إحدى المناطق الجغرافية في فينيقيا منها ، *skty* وتشير في تسميتها أيضا إلى كلمة القوات، وهناك سفينة ظهرت ابتداءا من الدولة الحديثة *br (b3yr)* تم استخدامها في معارك رمسيس الثالث الحربية، ضد شعوب البحر، وكانت سفينة بحرية من الدرجة الأولى وحجما انسيابي مايناسب لحمولة الجنود والضباط ولسهولة المناورات، وظهرت أيضا خلال الدولة الحديثة *mk* ويعني إسمها القوية أو سفينةالصارمة ويعني أيضا الحامية أو المحمية من ضربات الأعداء وهي من سفن الملاحة البحرية، التي استخدمت لطرد الهكسوس، وهناك سفينة،هي احدى السفن التي ظهرت ابتداءا من الدولة الحديثة خاصة *mnš*

 في عصر الأسرة الثامنة عشرة، وفي بداية ظهورها كان يتم استخدامها في أغراض الملاحة البحرية، واستخدمت أيضا في الحملات العسكرية التي قام بها ملوك الدولة الحديثة خاصة في فينيقيا، وحجمها وصل إلى 100 ذراع أي 50 متر، وإرتبط إسمها *mnš* بعدة ألقاب خاصة ببحارتها منها:. *hry pdt، hry mnš،iswt mnš* (22).



الشكل رقم 3 :طراز السفن البحرية السريعة التي كانت تستخدم غالبا في نقل الجنود والاشتراك في المعارك البحرية في عصر الدولة الحديثة.
مختار السويفي،من تاريخ البحرية....،عدد92،المرجع السابق،ص36.

2.3. السفن التجارية:

عرفت مصر خلال الدولة الحديثة ازدهارا ملحوظا في نشاطها التجاري وهذا بطبيعة الحال انعكس بالإيجاب على تطور سفنها التجارية التي امتازت بمتانتها وضخامتها وازدياد طولها لتحوي الكثير من البضائع والسلع، حيث ذكرت النصوص القديمة أن أطول هذه

السفن بلغت حوالي 57 مترا في عصر الدولة القديمة، لتزداد في عصر الدولة الحديثة –عهد الملك تحوتمس الأول إلى 69 مترا[23].

أما أشهر المناظر التي صورت هذه السفن، هي المشاهد الموجودة بمعبد الدير البحري الذي أقامته الملكة حتشبسوت عندما قامت ببعثة تجارية نحو بلاد البونت [24] تتكون من خمسة سفن ربما لا يقل طولها عن سبعين قدما وعرضها ثمانية عشرة، أما عمقها فيتراوح ما بين أربعة أو خمسة أقدام أما عن صاريها فلا يستبعد أن يكون ارتفاعه يزيد عن سبعة وعشرون قدما(**أنظر الشكل:4**)[25].

وصورت هذه السفن في أعالي البحر مازالت اثنتان منها راسيتين أما أشرعة الثلاث الأخرى فمفتوحة للريح، يمكن مشاهدة مقصورة القيادة بمسطحيها، أحدهما في المقدمة والآخر في المؤخرة القيدام والكوثل مرتفعان، السفينة بلا سطح ولها سارية واحدة وعدة أشرعة والدفة تتكون من مجدافين عريضين تحركهما من الخلف قطعة خشب معقوفة إلى الداخل[26].

أما عن طاقم هذه السفن، فكل سفينة منها مكونة من خمس عشر مجذفا كلا الجانبين أي ثلاثين مجذفا في السفينة الواحدة وبالتالي عدد مجذفي خمسة سفن سيكون مائة وخمسون مجدفا[27] يرافقهم ثمانية جنود وضباط [28].

وقد تم وضع حاملي الشراع في منتصف السفينة، حيث يتم تثبيته مباشرة في البدن النصف الدائري وزود بغطاء أمامي وغطاء خلفي يمثلان الشراع وكان ذلك يساعد في رفع وإنزال الشراع بسهولة حيث يتم إنزاله بالرافعات، وساعد نظام الشراع هذا وطريقة عمله بالحبال والرافعات سفن الملكة حتشبسوت أن تبحر في رحلتها بنصف جهد الرياح المطلوبة، ومن خلال أعداد المجاديف الموجودة والمسافة بين البحارة من طاقم السفينة حوالي(0.9 أو 1 متر) تقريبا، فإنه من المحتمل أن يصل طول السفينة التي سافرت إلى بلاد البونت من14 إلى 16مترا[29].



الشكل 4:أنموذج من سفن رحلة حتشبسوت الى بلاد البونت من معبده الدير البحري.
محمد البيلي ،معبد حتشبسوت بالدير البحري،لومينا للنشر ،جمهورية مصر العربية،2011م،9

وهناك سفن لحمل الأثقال وهي تنقسم بدورها إلى السفن الكبيرة والسفن الصغيرة فأكبر سفينة من النوع الأول هي السفينة التي كانت تستخدم إما في النقل النهري مثل نقل الحجارة الضخمة من الجنوب إلى الشمال (30)ففي مناظر معبد الملكة حتشبسوت صور مشهد لسفينة كبيرة تحمل مسلتين من حجر الجرانيت وعلى الرغم من كبر حجم هذه السفينة، فإنها التزمت الشكل المعتاد للسفن المصرية أي بالمؤخرة العالية التي تنتهي على شكل باقة من زهور البردي، ومن المحتمل أن مثل هذه السفن كانت عبارة عن طوف متين، يمكن أن يتحمل الأحجام الكبيرة الثقيلة وقد راعى البناؤون أن يعطوه شكل السفينة في مقدمتها أو مؤخرتها ويبدو واضحا من صورة هذه السفينة أنها كانت مجهزة بثلاثة صفوف من العوارض الخشبية، لتمنع انبعاج جانبيها تحت ضغط الثقل الهائل الذي تحمله، وكان هناك في المؤخرة على كل جانب مجدافان كبيران يؤديان وظيفة الدفة، ولم تكن هذه السفينة مزودة

بمجاديف لتسييرها بل كانت تسحب بواسطة تسعين قاربا كبيرا، زود كل قارب بمجاديف عديدة وكان هذا العدد الكبير من القوارب مقسما إلى ثلاثة صفوف كل صف يحوى ثلاثين قاربا[31].

كما كانت هناك سفن لنقل كتل الأحجار كالجرانيت والديوريت والبازلت وغيره من المحاجر الواقعة على البر الشرقي مثلا أو البعيدة عن العاصمة عبر نهر النيل وكانت هذه السفن تتحمل حمولة تتراوح ثقل أحجارها ما بين 100طن وألف طن، سواء كان من قطعة واحدة أو عدة قطع وعليه يمكننا معرفة المقدرة الواسعة التي تميز بها صناع هذه السفن التي كان عليها نقل الأحجار من أسوان إلى الأقصر أو إلى الوجه البحري مثلا [32].

أما السفن الصغيرة المخصصة للنقل فقد وردت لها رسوم عديدة، منها ما وجد على جدران مقبرة "خامحت"، وقد مثلت أسطولا كاملا من هذه السفن يشمل 22 سفينة مرتين، مرة في الذهاب ومرة أخرى في الإياب، كما مثلت سفن أخرى مشابهة على جدران مقبرة "رخميرع" (تولى الوزارة في عهد الملك تحوتمس الثالث وأمنحتب الثاني) وهي تحمل أحجار بناء المعبد وقد رسمت سائرة إلى الكرنك، وغالبا ما ترى مثل هذه السفن وهي محملة بالمواشي والغلال، ففي مقبرة "حوى" مثلت ثمانية سفن، كل اثنتين منها تسير جنبا إلى جنب مع السفن الأمامية محملة بالمواشي، أما السفن الخلفية فهي محملة بالغلال، كما ترى بعض السفن من هذا النوع محملة بحزم سيقان البردي، وبشباك مملوءة بالفواكه وما إلى ذلك، وإلى جانب هذه السفن المخصصة للنقل فقط بعض سفن الأسفار التي كانت تستعمل أيضا لحمل المواد التي تستدعي سرعة نقلها كالأزهار والفواكه والخضر والأسماك وغيرها، وكان رؤساء الأملاك الخاصة يتجولون غالبا في هذه السفن متنقلين من مكان إلى مكان لجلب حاصلات الأراضي والأملاك وتحصيل الجزية وتقديمها للملاك أو الملك [33].

كما نجد سفن للسحب كما هو الحال في مصر الآن في حالة تكون فيها الرياح ضعيفة لا تساعد على سير المراكب، فيقومون بربط السفن المحملة بحبال ويأخذ عدد من الرجال في جرها وهم يسيرون على الشاطئ [34].

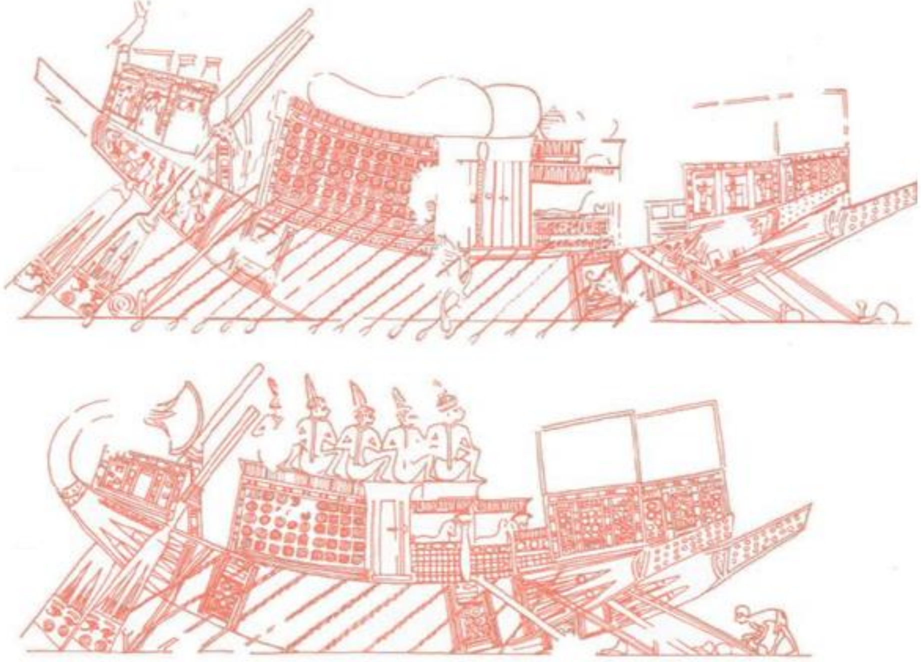
3.3. السفن الخاصة:

سفن خاصة بالأسفار، وهي مخصصة للأشراف يستخدمونها في رحلاتهم ، عبارة عن سفن شراعية طويلة من خشب الأرز على سطحها قمرة جدرانها من الحصير أو الكتان، يأوي إليها الشريف في رحلته وتتبعها عادة قوارب صغيرة من الخشب ينقل فيها الزاد ونحوه[35].

وقد وردت رسوم لها "بتل العمارنة" تمثل سفن الملك راسية أمام حديقة القصر، غير أن أحسن رسم لها تظهر فيه تفاصيل أجزاء السفينة هو الذي وجد في مقبرة "حوى" حاكم بلاد النوبة، وكانت تبنى عادة في وسط السفينة حجرة أو قمرة كما قلنا سابقا من الخشب تلون من الخارج برسوم هندسية بديعة كالمربعات مثلا، وكان لهذه الحجرة بابان في المعتاد وكانت تعد بشكل فاخر بحيث تحتوي على كل ما يلزم السيد في رحلته من أدوات على أنه بدلا من هذه الحجرة كان يكتفي أحيانا بأعمدة يطرح عليها قماش سميك أو نوع من السجاد ليحميها من الشمس والرياح ، وكان يوضع في مقدمة السفينة ومؤخرتها مظلات يجلس فيها السيد وأتباعه احيانا ليستمعوا بنسيم النيل وهم في مأمن من الشمس كما كانت تعد أماكن أخرى للخيول وغيرها (**انظر الشكل:5**)[36].

كما كانت سفن خاصة بالمعابد فمرسوم "نورى" من عهد سيتي الأول ومرسوم إليفانتين من عهد رمسيس الثالث، إنما تشير إلى أنه ليس من حق الموظفين الملكيين التدخل بأية وسيلة في شؤون السفن الخاصة بالمعابد، والتي تستطيع أن تمر حرة دونما أي قيد، وأنه لا يجوز الاستيلاء على هذه السفن أو بحارتها وتكليفها بأداء أي عمل[37]، أما النوع الآخر من السفن الخاصة فهي عبارة عن مراكب دينية صممت في شكل نماذج مصغرة لمراكب كانت

تلحق بالمقبرة تستخدم لنقل أوراح الموتىإلى العالم الآخر[38] ، وكانت تشبه المراكب التي يستخدمها إله الشمس في رحلته إلى العالم السفلي .[39]



الشكل رقم 5: منظر من مقبرة "حوى" يمثل مركب مزخرف
أميرة عبد الفتاح حسن،وسائل النقل والمواصلات في مصر القديمة،2018،ص142.

4. خاتمة:

وبعد هذا العرض نصل الى نتائج تالية:

سجلت صناعة السفن خلال فترة الدولة الحديثة درجة مرموقة من التطور والتقدم بسبب اتساع أرجاءها، وحرص ملوك هذا العصر خاصة بعض ملوك الأسرة الثامنة عشر على دعم نفوذها العسكري وتأكيد سيطرتها على البحرين الأحمر والمتوسط، وبالاضافة الى تأمين تجارتها الخارجية مع إقليم غرب آسيا وبلاد البونت.

بسبب الاحتياجات البحرية الضخمة والأعداد المتزايدة من السفن الكبيرة توسعت الدولة في إنشاء وتدعيم ترسنات بناء السفن التي كانت منتشرة ببعض مناطق مجرى النيل

وساحل البحر الأحمر، نذكر منها مدينة منف حيث سجلت بردية رقم 10056 الموجودة بالمتحف البريطاني نشاط بناء السفن في منف خلال عصر الملك تحوتمس الثالث فذكرت فيها عملية نجارة السفن وكذا أنواع الخشب المعتمد وأحواض بناء السفن التي يعمل فيها نجارين متخصصين يمكنهم إنشاء أو صناعة قارب في سبعة عشر يومًا.

تطورت صناعة السفن خلال الدولة الحديثة وعملت على أن تلائم عصرها والثروات التي تدفقت على مصر في تلك الفترة، فتفنن بناؤو السفن في عمل أنواع مختلفة، منها ذات قمرات مزركشة وأعلام، كما نوعوا أيضا في أشكال القوارب والسفن، وجعلوا مؤخرتها على شكل زهور البردي، وجروا على الطلاء هذه السفن بألوان براقة، وأصبح في هذه المرحلة الشراع مستطيل الشكل وكذلك كثرت وتعددت الزخارف وتحولت المقصورة إلى ما يشبه البيت الصغير تزين ببعض الأعمدة الرشيقة البديعة الصنع، إذن تتم توفقا لمعايير محددة وقواعد أساسية لم تختلف كثيرا عن تلك القواعد في عصر الدولة الوسطى.

اتخذت السفن المصرية أشكالا عديدة حيث شكلوا مقدمة ومؤخرة كل سفينة على طراز معين، منها مأأخذ أشكال حيوانية مثل الكباش أو الأسود ومنها مأأخذ هيئة رؤوس الطيور مثل الصقور وهناك طراز آخر أخذ أشكال نباتية مثل اللوتس والبردي، ويبدوا أن بعض هذه الرؤوس كانت تشكل من قطع خشبية منفصلة يتم تعشيقها بهيكل السفينة بوصلات مختلفة، وقد اتجه بعضها بوجهه ناحية ظهر السفينة بينما اتجه الآخر للأمام وأظهر الصناع تفاصيل هذه الأوجه بكل اتقان وحرفية.

5. قائمة المراجع:

- ابراهيم رزقانه، واخرون، **حضارة مصر والشرق القديم**. مصر، دار مصر للطباعة،(**د . ط**)، (**د . ت**).
- أحمد رشاد موسى، **دراسات في مصر الإقتصادي**. مصر، الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، (**د . ط**)، مصر، 1997م.

- أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، **الأسطول الحربي في مصر القديمة "منذ عصر الانتقال الأول حتى نهاية العصر البطلمي**، مذكرة ماجيستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2016م.
- أمال صفوت الألفي، **متحف مركب خوفو**، المجلس الأعلى للآثار،(**د . ط**)، مصر، 1997.
- جورج هارت، **الحضارة المصرية القديمة**، نهضة مصر للطباعة للنشر والتوزيع. (**د . ط**)، مصر، 2007م.
- جي راشيه، **الموسوعة الشاملة للحضارة الفرعونية**، المجلس الأعلى للثقافة، (**د . ط**)، مصر، 2006.
- صدقي ربيع، **المراكب في مصر القديمة**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، (**د . ط**)، 1992م.
- غربال محمد شفيق واخرون. **تاريخ الحضارة المصرية**، مج1، مكتبة النهضة المصرية، (**د . ط**)، (**د . ت**). القاهرة.
- كريستيان ديروش نوبلكور، **حتشبسوت "عظمة وسحر وغموض"**، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، (**د . ط**)، القاهرة، 2005.
- كلير لالوليت، **طيبة أو نشأة إمبراطورية**، تر: ماهر جويجاتي، طبع بالهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية،(**د . ط**)، القاهرة ،2005.
- كلير لالويت، **الفراعنة إمبراطورية الرعامسة**، تر:ماهر الجويجاتي طبع بالهئية العامة لشؤون المطابع الأميرية ،ط1، مصر،2009.
- محرم كمال، **تاريخ الفن المصري القديم** ، مكتبة مدبولي،ط1، القاهرة، 1991م.
- محمد رأفت عباس، **الجيش في مصر القديمة، عصر الدولة الحديثة 1550-1069ق م**، الهيئة المصرية العامة للكتاب،(**د . ط**)، القاهرة، 2016م.

- مختار السويفي، **مصر القديمة أول سيدة بحار في تاريخ العالم**. مجلة المدير الناجح، ع108، 2005.
- مختار السويفي، **من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن**، مجلة المدير الناجح، ع90، 2000.
- مختار السويفي، **من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن**، مجلة المدير الناجح، ع90، 2000.
- Vinson, S,Boats (Use of) , UCLA Encyclopedia of Egyptology, 2013.
- Šichan, D, Přístavy Ve Starém Egyptě, Harbours In Ancient Egypt. Praze: Český Egyptologický ústav,2011.
- Sodebergh, T,The Navy Of The Eighteenth Dynasty,uppsala 1946.
- Wood, A. K ,War Ships Of The Ancient World 3000–500 BC, OspreyGreat, Britain,2012.
- M.R.Well. la fin De Moyen Empire Egyptien, Journal Asiatique,1917.
- Casson, l. ,illustrated History Of Ships Boats. United States Of America,1964 .
- F.Griffith, The Abydos Decree Of seti I At Nouri, 1927
- Vanhulle, D, Boat Symbolism In Predynastic And Early fynastic-Egypt:An Ethno-Archaeological Approach. Journal Of Ancient Egyptian Interconnections,2018.

6. هوامش:

(1)-مختار السويفي، **مصر القديمة أول سيدة بحار في تاريخ العالم**. مجلة المدير الناجح، ع108، 2005، ص28.

(2) -أحمد رشاد موسى، **دراسات في مصر الإقتصادي**. **مصر**، الهيئة العامة للشؤون المطابع الأميرية، (**د . ط**)، مصر، 1997م، ص248.

(3) - محمد رأفت عباس، **الجيش في مصر القديمة، عصر الدولة الحديثة** 1550-1069ق م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (**د . ط**)، القاهرة، 2016م، ص93.

(4). مختار السويفي، **من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن**، مجلة المدير الناجح، ع90، 2000، ص29.

(5) Šichan, D, Přístavy Ve Starém Egyptě, Harbours In Ancient Egypt. Praze: Český Egyptologický ústav,2011,p96.

(6)- Sodebergh, T,TheNavy Of The Eighteenth Dynasty,uppsala 1946, p37.

(7)- Wood, A. K ,War Ships Of The Ancient World 3000–500 BC, OspreyGreat, Britain,2012,p7.

(8)- غربال محمد شفيق واخرون. **تاريخ الحضارة المصرية**، مج1، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، (**د . ط**)، القاهرة، (**د . ت**)، ص469.

(9) -جي راشيه، **الموسوعة الشاملة للحضارة الفرعونية**، المجلس الأعلى للثقافة، (**د . ط**)، مصر، 2006، ص434.

(10) -أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، **الأسطول الحربي في مصر القديمة "منذ عصر الانتقال الأول حتى نهاية العصر البطلمي**، مذكرة ماجيستير، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2016م، ص72.

(11)-نفسه، ص83 .

(12)- نفسه، ص89.

(13) -مختار السويفي، **من تاريخ البحرية** ...، ع90، 2000، ص29.

(14)- Wood, A. K,op-cit, 7-8.

(15) Vinson, S,Boats (Use of), UCLA Encyclopedia of Egyptology, 2013, p5.

(16). Wood, A. K,op-cit, 7-8.

(17)– كلير لالويت، **الفراعنة إمبراطورية الرعامسة**، تر:ماهر الجويجاتي، طبع بالهئية العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، مصر، 2009، ص109.

(18)– صدقي ربيع، **المراكب في مصر القديمة**، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط1، مصر، 1992م، ص17-18.

(19)-M.R.Well. la fin De Moyen Empire Egyptien, Journal Asiatique 1917,p247.

(20)- مختار السويفي، **من تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن،** مجلة المدير الناجح، ع90، 2000، ص29-28.

(21)- .Wood, A. K,op-cit, 7-8

(22)- أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، المرجع السابق، ص 68–70.

(23)- غربال محمد شفيق واخرون، المرجع السابق، ص470.

(24)- Casson, l. ,illustrated History Of Ships Boats. United States Of America,1964 ,p25.

(25)- كريستيان ديروش نوبلكور، **حتشبسوت "عظمة وسحر وغموض"**، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية،(**د . ط**) ،القاهرة، 2005، ص187.

(26) -كلير لالوليت، **طيبة أو نشأة إمبراطورية**، تر: ماهر جويجاتي، طبع بالهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، ط1، القاهرة ،2005، ص294–295.

(27)- كريستيان **ديروش نوبلكور**، المرجع السابق، ص 187.

(28)- كلير لالوليت، **طيبة**...، المرجع السابق، ص295.

(29)- أسامة بسيوني السيد الدمنهوري، المرجع السابق، ص84.

(30) -أمال صفوت الألفي، **متحف مركب خوفو**، المجلس الأعلى للآثار،(**د . ط**)، مصر، 1997، ص5.

(31)- غربال محمد شفيق واخرون، المرجع السابق، ص470.

(32)- نفسه.

(33)-محرم كمال، **تاريخ الفن المصري القديم** ، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 1991م، ص213–214.

(34)– نفسه، ص214.

(35) -ابراهيم رزقانه، واخرون، **حضارة مصر والشرق القديم**. دار مصر للطباعة، ط1، مصر، **(د. ت)**، ص133.

(36) - محرم كمال، المرجع السابق، ص211–212.

(37)- F.Griffith, The Abydos Decree Of seti I At Nouri, 1927, p200

(38) -Vanhulle, D, Boat Symbolism In Predynastic And Early fynastic Egypt:An Ethno-Archaeological Approach. Journal Of Ancient Egyptian Interconnections,2018, p177.

(39)-جورج هارت، **الحضارة المصرية القديمة،** نهضة مصر للطباعة للنشر والتوزيع. (د.ط)، مصر، 2007م، ص19.